



BOLLETTINO MARITTIMO - EDIZIONE SPECIALE SENTENZA OW

La High Court Inglese ha emanato nella giornata di ieri, 14 Luglio, una importante sentenza nella 'saga' OW Bunker, nella quale ha rovesciato un lodo arbitrale, sostenendo come il Sale of Good Act 1979 (SOGA) non possa trovare applicazione nel contratto di fornitura di carburanti in questione.

I Fatti

Il 31 ottobre 2014, gli armatori della *RES COGITANS* presentarono un ordine per la fornitura di combustibile a OW Bunker Malta Ltd (**OWBM**), parte del Gruppo OW Bunker. Questi, nella medesima data, inviarono conferma dell'ordine, specificando OWBM come venditore, e prevedendo la data di consegna per il 2 o 4 novembre 2014. L'ordine specificava che il pagamento sarebbe stato effettuato entro 60 giorni dalla data di consegna su presentazione della fattura di OWBM e che la transazione sarebbe stata soggetta ai termini e condizioni di OW Bunker del 2013. La Banca ING risultava la cessionaria del pagamento.

OWBM aveva a sua volta disposto un sub-ordine presso la società madre, OW Bunker & Trading A.S. (**OWBAS**) che a sua volta lo aveva disposto presso Rosneft Marine (UK) Limited (**RMUK**) e che a sua volta lo aveva disposto presso RN Bunker Ltd, società che fornì fisicamente il carburante alla nave a Tuapse, Mar Nero, il 4 Novembre 2014.

Il pagamento venne effettuato nei confronti di quest'ultima società, ma la catena si interruppe qui, dal momento che RMUK non ricevette il pagamento da OWBAS, ed OWBAS non lo ricevette da OWBM.

Nel Novembre 2014, il gruppo OW Bunker, come noto, crollò.

Arbitrato

Gli armatori depositarono un reclamo contro OWBM ed ING, richiedendo che venisse emessa una dichiarazione di non responsabilità per il pagamento ai sensi di un contratto di fornitura di carburante sottoscritto pochi giorni prima



che il gruppo OW Bunker entrasse in procedura concorsuale.

Gli armatori sostennero che tutti i contratti della catena contenessero ciascuno la clausola relativa alla *'retention of title'*, (la clausola di riserva della proprietà sui beni da parte del venditore, sino all'adempimento del pagamento del prezzo contrattualmente previsto, da parte del compratore), che il pagamento non fosse stato effettuato, che OWBM non avesse mai esercitato il diritto di proprietà sul carburante, e che pertanto detto diritto non sarebbe, allo stesso modo, mai stato trasmesso agli armatori.

Facendo affidamento sulla sentenza della Corte d'Appello *Caterpillar (NI) Ltd v John Holt & Co (Liverpool) Ltd* [2014] 1 WLR 2365, argomentarono, altresì, che OWBM non avesse diritto di portare avanti un'azione legale per il pagamento del prezzo dei carburanti ai sensi della sezione 49(1) del SOGA, e che la sezione 49(2) del medesimo Atto non trovasse applicazione.

ING ribatté che il SOGA non avesse alcuna rilevanza, dal momento che i carburanti erano stati forniti a credito e per immediato consumo dalla nave. Per questo, ritennero che nel momento in cui il pagamento era risultato dovuto, non sarebbe stato più possibile che il diritto di proprietà su alcuni o tutti i carburanti potesse essere trasferito sino agli armatori, dal momento che i carburanti medesimi erano già stati in parte bruciati e dunque non risultavano più esistenti. Pertanto, argomentarono che il contratto non potesse essere interpretato come se OWBM avesse promesso il trasferimento della proprietà dei carburanti agli armatori in cambio del pagamento del prezzo, e che la sezione 49 del SOGA non trovasse applicazione. Gli arbitri concordarono con queste argomentazioni.

Gli armatori presentarono appello dinanzi alla High Court, che venne rigettato.

La Sentenza

Il giudice ritenne che l'effetto della clausola relativa alla *'retention of title'*, combinata con l'imminente distruzione dei beni, avrebbe materialmente alterato la natura del contratto e concordò con il collegio arbitrale che il contratto medesimo non corrispondesse ad un contratto per la vendita di beni. Esso corrispondeva, invero, ad un contratto tramite il quale OWBM aveva accordato di organizzare la spedizione dei carburanti alla nave degli armatori, e di assicurare che il vero proprietario dei bunker consentisse il loro consumo, in pendenza di pagamento.

Gli armatori hanno richiesto il permesso di impugnare l'appello, che è stato accordato in data odierna.

Nel frattempo, in pendenza di un potenziale appello, la situazione, allo stato, ed in conformità alla legge inglese (la quale governava il contratto nella fattispecie tra gli armatori e la catena contrattuale di fornitori OW, in quanto 'venditori' attraverso il fornitore finale) sembra essere la seguente:

- Laddove sussista una clausola di riserva di proprietà sul bene (*retention of title clause*), e tutti coloro coinvolti siano al corrente del fatto che i carburanti verranno, con tutta probabilità, consumati prima del pagamento, il contratto non si annovera tra i contratti di *vendita*, bensì di *fornitura* di carburanti.
- Quello che OW si era inoltre impegnato a fare, era di proteggere gli armatori, concedendo loro un permesso di consumare i carburanti (*permission to consume*), sia da parte di OW stesso che dell'effettivo fornitore finale. Detto permesso sarebbe mirato a proteggere gli

armatori da una potenziale azione di *"conversion"* (cioè, per il consumo dei carburanti ancora di proprietà del fornitore fisico finale) nel caso in cui quest'ultimo non venga pagato da OW.

- Nel procedere in tal senso, l'entità in capo alla quale spetterebbe il pagamento risulterebbe OW, e non il fornitore finale.
- Laddove i contratti vengano formulati correttamente in questo modo, allora non sussiste il rischio di doppio pagamento (*"double jeopardy"*) (ai sensi della legge Inglese), dal momento che il fornitore finale ha acconsentito al consumo dei carburanti, non potendo per questo chiamare in giudizio gli armatori.
- Nel caso in cui un tribunale straniero decida per una posizione diversa, per quanto riguarda il fornitore finale (e, ad esempio, decida che, anche in presenza di 'permesso di consumare' i carburanti, il fornitore finale abbia ancora il diritto di agire contro l'armatore e / o la nave oggetto di rifornimento), l'armatore deve prendersi questo rischio, un dato di fatto, alla luce dell'itinerario commerciale della nave. Pertanto, l'armatore potrebbe essere a rischio di arresto ed azione legale dinanzi ad un tribunale straniero, anche nel caso in cui la corte inglese decida che il pagamento debba essere soddisfatto nei confronti di OW.
- È sempre importante conoscere i termini dei contratti tra le entità OW ed il fornitore finale, dal momento che, laddove OW non abbia ottenuto il permesso di consumo da parte del fornitore finale, in tal caso si manifesterebbe un inadempimento alla garanzia tra OW e l'armatore; e detto inadempimento potrebbe dare diritto all'armatore di rifiutare il pagamento nei confronti di OW.



Per qualsiasi informazione si prega di contattare l'autore di questo Bollettino:

Richard Mabane

Partner, Londra
T: +44 (0)20 7264 8505
M: +44 (0)7881 827952
E: richard.mabane@hfw.com

L'ufficio di Londra di HFW è parte di un network internazionale di 13 uffici in 11 paesi. Per qualsiasi ulteriore informazione relativa a questioni legate al diritto marittimo in altre giurisdizioni, si prega di contattare:

Paul Dean

Partner, Londra
T: +44 (0)20 7264 8363
E: paul.dean@hfw.com

Guillaume Brajeux

Partner, Parigi
T: +33 1 44 94 40 50
E: guillaume.brajeux@hfw.com

Jeremy Davies

Partner, Ginevra
T: +41 (0)22 322 4810
E: jeremy.davies@hfw.com

Dimitri Vassos

Partner, Pireo
T: +30 210 429 3978
E: dimitri.vassos@hfw.com

Simon Cartwright

Partner, Dubai
T: 971 4 423 0520
E: simon.cartwright@hfw.com

Nick Poynder

Partner, Shanghai
T: +86 21 2080 1001
E: nicholas.poynder@hfw.com

Paul Hatzer

Partner, Hong Kong
T: +852 3983 7666
E: paul.hatzer@hfw.com

Paul Apostolis

Partner, Singapore
T: +65 6411 5343
E: paul.apostolis@hfw.com

Gavin Valley

Partner, Melbourne
T: +61 (0)3 8601 4523
E: gavin.valley@hfw.com

Nic van der Reyden

Partner, Sydney
T: +61 (0)2 9320 4618
E: nic.vanderreyden@hfw.com

Hazel Brewer

Partner, Perth
T: +61 (0)8 9422 4702
E: hazel.brewer@hfw.com

Jeremy Shebson

Partner, San Paolo
T: +55 (11) 3179 2903
E: jeremy.shebson@hfw.com

Avvocati del commercio internazionale

hfw.com

© 2015 Holman Fenwick Willan LLP. Tutti i diritti riservati.

Pur essendo stata esercitata la massima diligenza nel verificare l'accuratezza delle informazioni contenute in questo bollettino al momento della distribuzione, tali informazioni sono da considerarsi meramente indicative. Non sono da considerarsi un parere legale.

Holman Fenwick Willan LLP è titolare del trattamento dei dati personali relativi ai destinatari.

Per correggere i Vostri dettagli personali o cambiare le Vostre preferenze di posta elettronica, Vi preghiamo di contattare Craig Martin al +44 (0)20 7264 8109 o all'indirizzo email craig.martin@hfw.com.

San Paolo Londra Parigi Bruxelles Ginevra Pireo Dubai Shanghai Hong Kong Singapore Melbourne Sydney Perth